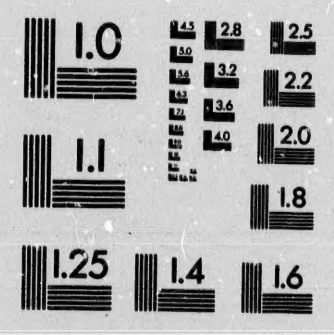

1.0
1.1
1.25
1.4
1.6
1.8
2.0
2.2
2.5
2.8
3.2
3.6
4.0
4.5
5.0
5.6



3e Session, 5e Parlement, 48 Victoria, 18[illegible]

LETTRE ET RELEVÉS DE COMPT[illegible]

(25cc)

De George Stephen, écuier, président d[illegible] compagnie du chemin de fer Canadien [illegible] Pacifique à l'honorable ministre des C[illegible]mins de fer et Canaux, accompagnés d[illegible] bilan condensé indiquant l'état des affa[illegible] de la compagnie au 1er janvier 1885, [illegible]paré par M. Miall.

(Imprimés par ordre du Parlement.)

OTTAWA:

IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET C[illegible]

1885.



LETTRE ET RELEVÉS DE COMPTES

(25cc.)

DE GEORGE STEPHEN, ECUIER, PRÉSIDENT DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, A L'HONORABLE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, ACCOMPAGNÉS D'UN BILAN CONDENSÉ INDIQUANT L'ÉTAT DES AFFAIRES DE LA COMPAGNIE AU 1ER JANVIER 1885, PRÉPARÉ PAR M. MIALL.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
MONTRÉAL, 18 mars 1885.

MONSIEUR,—Comme la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis Callander jusqu'à l'océan Pacifique, achève, et comme il est nécessaire de prendre à temps des mesures efficaces pour faire face au trafic considérable qui a déjà pris un grand développement et qui augmentera certainement encore lorsque toute la ligne sera terminée au printemps de 1886, la compagnie se trouve forcée de chercher à arranger ses finances de manière à lui permettre de se procurer les capitaux nécessaires à cette fin. J'ai donc l'honneur, au nom du bureau des directeurs, de vous présenter quelques observations sur la situation de la compagnie, et de vous offrir quelques recommandations quant aux mesures nécessaires à adopter pour rendre à la compagnie le libre emploi et le contrôle de ses ressources, et en même temps pour pourvoir d'une manière pratique au remboursement de l'emprunt de la dernière session et libérer le gouvernement, définitivement et pour toujours, de toute responsabilité au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique ou de tout rapport avec cette entreprise.

On n'a pas oublié que, en vertu des dispositions de l'Acte de la dernière session, le gouvernement a cru devoir prendre, comme garantie du prêt qu'il faisait à la compagnie, un gage sanctionné par statut, non-seulement sur la ligne qu'elle s'était engagée à construire, mais encore sur toute les propriétées de la compagnie, y compris ses steamers et ses embranchements, la dépouillant ainsi de toutes les ressources qu'elle possédait et la laissant sans aucuns moyens de pourvoir aux besoins importants de l'entreprise, en dehors des seuls travaux de construction de la ligne-mère depuis Callander jusqu'à l'océan Pacifique, et de son équipement, dans la mesure stipulée par le contrat, à l'exception de ses actions invendues. Cette ressource, la seule qui lui restât, la compagnie n'a pu l'utiliser, par suite, jusqu'à un certain point, de la disposition de l'acte qui décrète que si la compagnie ne remplit pas les conditions auxquelles le prêt a été fait, le gouvernement pourrait confisquer toute la propriété de la compagnie, et par suite aussi, mais dans une plus grande mesure, des attaques injustes et malveillantes des ennemis de la compagnie, agissant en cela de concert avec quelques-uns—quelques-uns seulement, par bonheur—des adversaires politiques du gouvernement, aidés par une partie vénale de la presse du pays.

De ce côté, la compagnie et ses ressources ont été sans cesse attaquées et discréditées, de la manière la plus malhonnête et la plus antipatriotique, pendant tout le cours de l'année dernière. Une grande partie du pays que traversent ses lignes a été représentée comme étant un désert aride et ne valant rien ; les avantages du Nord-Ouest, comme champ d'émigration, ont été dépréciés ; on a essayé de créer l'impression que le chemin, une fois livré à la circulation, ne pourrait pas défrayer ses dépenses, et que le gouvernement serait forcé d'en prendre possession et de l'exploiter, avec une



perte pour le pays diversement estimée de $3,000,000 à $8,000,000 par année. De fait, les ennemis de la compagnie, ici et à l'étranger, ont mis à profit la rigueur des dispositions de l'acte d'emprunt et les faux rapports persistants qu'ils faisaient circuler contre le pays et contre la conduite de la compagnie, dans le but à peine déguisé de ruiner l'entreprise.

Par ces moyens, les capitalistes ont été alarmés ; les actions de la compagnie n'ont pu, ainsi qu'elle s'y attendait, lui fournir les fonds nécessaires pour bien conduire ses opérations, et son crédit a été presque complètement ruiné.

Lors de la discussion de l'acte, la compagnie, on s'en souvient, a protesté énergiquement, mais sans succès, contre la rigueur des conditions auxquelles le prêt était accordé ; elle a spécialement représenté l'effet préjudiciable qu'aurait sur son crédit la nature sévère et en apparence inéquitable du recours que se réservait le gouvernement dans le cas où elle ferait défaut, et ses appréhensions à cet égard se sont pleinement réalisées.

Les actions de la compagnie, au moment de la sanction de l'acte de la dernière session, se vendaient à environ $60 par part de $100, et on s'attendait à ce qu'elles atteindraient $75 ou $80. Peu de temps après elles commencèrent à baisser, et elles sont aujourd'hui cotées au-dessous de $40. Et vu les circonstances que je viens d'exposer, il n'est pas étonnant que les actions de la compagnie ne commandent pas la confiance des capitalistes.

Le montant de l'emprunt auquel il a été pourvu par l'acte de la dernière session était de $22,500,000, dont $7,500,000 ont été affectés au paiement d'obligations existantes, laissant $15,000,000 pour l'achèvement de l'entreprise. Cette somme, plus $12,710,000 de subvention impayée alors entre les mains du gouvernement, donnait un total de $27,710,000 à employer exclusivement à l'exécution des travaux. Le mode prescrit par l'acte pour obtenir le paiement de cette subvention faisait qu'il était impossible d'en retirer une partie quelconque pour d'autres objets que les frais de construction et la quantité stipulée de matériel roulant. Avant qu'aucun de ces paiements pût être effectué, il fallait qu'il fût préparé, par les ingénieurs du gouvernement, une estimation de la valeur proportionnelle des travaux exécutés à mesure que l'entreprise avançait ; et le montant de cette estimation, moins dix pour cent, était payé à la compagnie. Mais pour faire de ce chemin de fer une voie de transport de premier ordre, avec tous les accessoire nécessaires pour le mettre en état de faire concurrence aux meilleures lignes transcontinentales des Etats-Unis, il restait beaucoup à faire et à fournir en sus des simples travaux de construction et d'équipement tels que prescrits par le contrat, et ces exigences qu'imposaient les circonstances ne se trouvent pas sensiblement diminuées par le fait, reconnu de tout le monde, que tout le chemin a été construit mieux que ne le comportait le type convenu entre le gouvernement et la compagnie.

Quand le chemin de fer sera livré à la circulation le printemps prochain, il devra avoir tout ce qu'il faut pour être bien exploité, si l'on veut que son prestige et sa réputation ne souffrent pas dans l'avenir. La plate-forme de la voie, sur le parcours de 2,900 milles entre Montréal et l'océan Pacifique, ses facilités de transport et son équipement doivent être de première classe et n'être pas inférieurs à ceux d'aucune autre ligne transcontinentale ; car autrement ils n'attireront pas le trafic, et les ennemis de l'entreprise ne manqueront pas de choisir cette occasion pour jeter du discrédit sur le pays et sur la compagnie.

Pour cela, il faut faire les améliorations ordinaires qu'exigent tous les nouveaux chemins de fer. Il faut effectuer aux têtes de ligne tous les travaux et installations nécessaires au trafic ; des ateliers doivent être établis et pourvus d'un outillage dispendieux ; il faut construire des élévateurs à grain et exécuter bien d'autres travaux pour faire face au développement inattendu qu'a déjà atteint le trafic et à celui encore plus considérable qui suivra l'ouverture de la ligne. Beaucoup de ces travaux durent être immédiatement exécutés et pouvaient l'être bien plus économiquement en les faisant en même temps que ceux de construction. Il eût été maladroit et imprudent à l'extrême de retarder l'exécution de ces travaux jusqu'à la pose du dernier rail ; et la compagnie s'est en conséquence crue obligée de procéder

dans une certaine mesure aux plus importantes de ces améliorations. Pour cela, elle comptait sur ce que devaient lui rapporter ses actions invendues. Or, elle n'a pu obtenir une seule piastre pour aucun de ces objets sous l'effet de l'acte de la dernière session, dont les dispositions, comme je l'ai fait voir, ont été limitées à ce qui touche à la construction de la plate-forme du chemin de fer, à la pose de la voie, et à la pourvoir d'une certaine quantité de matériel roulant. Les dépenses faites au cours de l'an dernier, non comprises dans le contrat, pour les objets indiqués, s'élèvent à environ $5,000,000 ; et en sus, pour faire honneur aux engagements contractés envers les actionnaires, il a fallu pourvoir au paiement du dividende supplémentaire promis ; et il a fallu payer des intérêts se montant en tout à environ $8,000,000 de plus. Et comme il était impossible de rien tirer des actions non vendues, quelques-uns des directeurs résidant à Montréal sont venus au secours de la compagnie en engageant leur crédit et leur garantie personnelle, et c'est ainsi qu'elle a trouvé l'argent nécessaire pour faire face à ces dernières dépenses.

En même temps, l'exécution de l'entreprise a été poussée avec la plus grande énergie et la plus grande rapidité, et elle sera achevée avant l'époque convenue, l'argent qui reste entre les mains du gouvernement, formant au 31 décembre dernier la somme de $8,726,949, étant suffisant pour satisfaire à toutes les obligations contractées par la compagnie par son contrat.

Comme on s'y attendait, il a été fait des économies considérables dans le coût des travaux de la section des Montagnes Rocheuses, mais cet avantage a été contrebalancé par le surcroît de dépenses qu'ont entraîné les travaux de la section du lac Supérieur.

Pour permettre à la compagnie de se procurer le capital additionnel qu'il lui faudra pour les fins indiquées, je propose respectueusement :—

1. Que les $35,000,000 d'actions non vendues soient annulées.

2. Que la compagnie soit autorisée à émettre, à la place de ces actions, $35,000,000 d'obligations de première hypothèque, portant 4 pour cent, remboursables dans cinquante ans, garanties par première hypothèque sur la ligne-mère de Montréal à l'océan Pacifique, y compris toutes les gares construites ou à construire, et tout l'équipement et le matériel roulant actuellement sur la ligne, ou qui pourra y être mis par la suite ; ainsi que tous les péages et revenus, sauf naturellement les hypothèques qui existent sur la ligne de Montréal à Callander.

3. Que le gouvernement accepte $15,000,000 de ces obligations en règlement partiel du prêt fait à la compagnie, la balance en devant être payée par une réduction de la concession de terres, jusqu'à concurrence d'une somme nécessaire pour couvrir le montant de la balance du prêt au taux de $2.00 l'acre, ce qui est 46 centins par acre de moins que les terres déjà vendues ont rapporté en argent à la compagnie.

Le prêt de la dernière session se trouverait ainsi pratiquement remboursé et la compagnie aurait dans ses coffres d'amples ressources provenant de ses obligations de première hypothèque et de concessions de terre, pour faire face à ses besoins actuels, ainsi que pour le développement futur de ses opérations ; et ayant rétabli son crédit et raffermi la confiance de ses actionnaires, elle se trouverait alors en état d'entreprendre, 1. le prolongement très nécessaire du chemin de fer du Sud-Ouest du Manitoba ; 2. l'achèvement de la ligne jusqu'au Sault-Sainte-Marie ; 3. d'établir d'une manière quelconque une correspondance avec la cité et le port de Québec ; 4. avec une aide raisonnable de la part du gouvernement, de prolonger le réseau du Pacifique Canadien jusqu'aux ports de mer des provinces maritimes ; 5. elle serait aussi en état d'aider indirectement à l'achèvement prochain de sa division d'Ontario jusqu'à la rivière du Détroit, et, en même temps, de faire disparaître, pour toujours, toute nécessité de demander de nouveau de l'aide au gouvernement. Ses besoins futurs et le succès ou l'insuccès de l'entreprise deviendraient entièrement ainsi l'affaire des actionnaires eux-mêmes.

4. Pour permettre à la compagnie de pourvoir à ses besoins présents et pour lui donner le temps de réaliser une partie de ses effets, le gouvernement pourrait faire un prêt temporaire de $5,000,000 pour un espace de temps n'excédant pas dix-huit mois, sur la garantie de la subvention postale payable par le gouvernement à la compagnie,

augmentées du dépôt entre les mains du gouvernement de $5,000,000 d'obligations de première hypothèque portant quatre pour cent d'intérêt.

5. Si la proposition qui précède est acceptée, un montant des obligations de concession de terres actuellement entre les mains du gouvernement, équivalant au nombre d'acres déduit de la concession de terre, devra être annulé ; et la balance de ces obligations devra être remise à la compagnie.

Je regrette que les circonstances aient permis aux ennemis de la compagnie de la mettre dans la nécessité de faire cette demande au gouvernement ; mais j'espère que les propositions que je fais aujourd'hui seront favorablement prises en considération. Leur acceptation aurait pour effet de rétablir graduellement le crédit de la compagnie, et de la mettre en état d'exécuter efficacement et avec succès ses travaux, sans entraîner le gouvernement dans aucun déboursé additionnel permanent pour la compagnie, et pourvoirait effectivement au remboursement pratique de l'emprunt existant.

En dernière analyse, il ne me reste plus qu'à ajouter qu'en m'adressant au gouvernement, je le fais avec la confiance la plus entière que l'entreprise peut et pourra payer. Je suis convaincu que les ressources de la compagnie sont amplement suffisantes pour faire face fidèlement et honnêtement à toutes les obligations qu'elle a contractées, soit envers le gouvernement, soit envers d'autres créanciers ; et que le chemin de fer Canadien du Pacifique, lorsqu'il sera finalement terminé et équippé, sera l'un des chemins de fer les plus importants et les plus prospères du continent.

Ci-joints se trouvent des relevés de comptes indiquant la somme dépensée en améliorations sur la ligne-mère et les embranchements, le matériel roulant, etc., en 1884, en sus de ce qui est exigé par le contrat ; et une estimation des dépenses, pour les mêmes fins, jusqu'en mai 1886, ainsi que plusieurs autres relevés se rattachant à quelques uns des sujets traités dans cette lettre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. STEPHEN,
Président.

A l'honorable
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

RELEVÉ indiquant les sommes que la compagnie avait dépensées le 31 décembre 1884, pour la construction de la ligne-mère et de ses embranchements, les prolongements, les gares, les améliorations, l'équipement, l'intérêt et les dividendes, et indiquant aussi le montant total reçu par elle au moyen de ses subventions en argent et en terre, et du prêt de l'Etat.

1. Dépensé pour la ligne-mère et ses embranchements	$52,595,842 00
2. Dépensé pour l'équipement	9,168,755 00
3. Dépensé pour l'amélioration des lignes de l'Etat	1,241,780 00
4. Matériel en possession de la compagnie	3,687,729 00
5. Dépensé en avances pour assurer l'accès aux ports de mer, et autres fins autorisées par la charte, ainsi que pour les lignes affermées	5,857,223 00
Dépense totale jusqu'au 31 décembre	$72,551,329 00

DÉPENSES ADDITIONNELLES.

Somme actuellement entre les mains du gouvernement pour payer neuf années de dividende garanti.....	$14,288,288 00
Dividende payé.........	5,378,000 00
Intérêt sur les obligations garanties par des concessions de terre........	582,734 00
	$92,800,351 00
Montant total reçu au moyen de subventions en argent et en terres, ainsi que du prêt de l'Etat...	55,532,651 00
Balance........	$37,267,700 00

F. G. OGDEN,
Auditeur.

Montant dépensé en sus des sommes reçues jusqu'au 31 décembre 1883, tel qu'indiqué par le relevé de cette date........	$37,377,175 00
Montant reçu au moyen du prêt de l'Etat pour être appliqué à la dépense de 1883........	7,500,000 00
	$29,877,175 00
Montant dépensé en sus des sommes reçues jusqu'au 31 décembre 1884, tel qu'indiqué par le relevé de cette date........	37,267,700 00
	$ 7,390,525 00
A ajouter—Montant déduit des estimations payées par l'Etat pour rembourser les avances faites pour des rails en 1883........	339,235 00
Augmentation nette de dépense en sus des sommes reçues au moyen de la subvention et du prêt de l'Etat pendant 1884........	$7,729,760 00

F. G. OGDEN,
Auditeur.

L'état ci-dessus est fait par comparaison et pour couvrir les items du relevé de 1883, mais il ne couvre pas la dépense pour l'intérêt, les frais généraux, l'intérêt sur les prêts de l'Etat, etc.

DÉPENSE probable estimée jusqu'à juin 1886, pour équipement et améliorations additionnels, ainsi que pour des travaux et installations à l'effet de faciliter l'exploitation avantageuse et le complet développement du trafic.

Pour wagons-dortoirs........	$1,000,000 00
" voitures de voyageurs........	
" wagons-restaurants........	
" wagons à bagage, wagons-poste et wagons d'express........	
" wagons d'émigrants........	
" fourgons et wagons à bestiaux........	
" voitures de conducteurs........	
" grues locomobiles, wagons d'outillage et autres wagons auxiliaires........	
" locomotives........	

" wagonnets à bras et à manivelle............... " outils, sémaphores et autre équipement de la voie nécessaires à l'exploitation de la ligne, ainsi que pour remettre les locomotives des trains de construction en bon état de service.................................. Pour élévateurs à Port-Arthur, Montréal, etc....... " charbonniers, Montréal............................ " biens-fonds additionnels, à Montréal et ailleurs.. " murs de revêtement, à Montréal................... " gares et voies additionnelles et autres travaux et installations, à Montréal et ailleurs, ainsi que pour cour et voies additionnelles, docks à charbon et autres, et autres travaux et installations nécessaires au trafic, à Fort-William et Port-Arthur.	$1,500,000 00
Pour ateliers de division à neuf endroits, ainsi que pour docks à charbon et machines sur deux points de la section du lac Supérieur. Bâtiments de station, maisons de cantonniers et divers bâtiments à différents endroits, voies de chargement aux stations, passages à niveau additionnels et voies de garage sur différents points, prolongements des cours de division, remises additionnelles à locomotives, amélioration du service d'eau; réservoirs additionnels, ponts permanents sur différents passages d'eau de la section de la rivière de l'Arc et autres, travaux additionnels de ballastage, de remblai des chevalets et d'exhaussement de la plate-forme..........................	$600,000 00
Pour l'achèvement du réseau télégraphique, lignemère et embranchements..................................	275,000 00
Pour la correspondance avec Coal Harbor et la Baie des Anglais—ateliers, bâtiments, docks, voies et autres travaux et installations nécessaires au trafic, au terminus du Pacifique........................	760,000 00
Dépenses casuelles..	910,000 00
	$5,045,000 00

DÉPENSES CASUELLES.

Paraneiges dans les montagnes................................	$450,000 00
Protection contre la neige, section du lac Supérieur.	160,000 00
Remplissage de tranchées, section de prairie..........	100,000 00
Travaux et installations nécessaires au trafic, à Québec..	200,000 00
	$910,000 00

Relevé des sommes dépensées pour améliorations sur la ligne-mère et les embranchements, équipement additionnel, etc., en 1884, en sus des estimations reçues et des stipulations du contrat, et pour lesquelles aucune portion du prêt ou de la subvention de l'Etat n'était disponible.

De Montréal à Sudbury	$ 845,694 00
De Sudbury à Winnipeg	1,392,845 00
De Winnipeg à l'Ouest	1,209,796 00
Dépensé pour les embranchements	578,048 00
Dépensé pour les lignes de l'Etat	150,435 00
Dépensé en équipement additionnel	547,866 00
	$4,702,684 00
Montant payé pendant l'année 1884 pour dividendes d'intérêt, change, assurance et frais généraux	3,478,585 00
	$8,181,269 00
Non compris dans ce qui précède, le détail estimatif de la dépense supplémentaire pour la construction entre Michipicoton et Port-Arthur, en sus des stipulations du contrat, s'élevant à	$2,500,000 00

OTTAWA, 4 mai, 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous dire que, conformément aux instructions que vous m'avez données le 13 du mois dernier, et à la demande verbale que m'en a faite l'honorable ministre des Finances, j'ai examiné avec soin les livres de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et j'en ai extrait un bilan condensé indiquant l'état des affaires au 31 décembre 1883 et au 31 décembre 1884, respectivement.

De ce bilan j'ai dressé un relevé faisant voir les phases des déboursés de la compagnie que l'honorable ministre des Finances m'avait chargé d'examiner plus spécialement, savoir: l'étendue des dépenses faites par la compagnie sur la ligne-mère (de Montréal à la côte du Pacifique), à même ses propres ressources, indépendamment des deniers qu'elles a reçus du gouvernement, et les causes immédiates qui ont amené l'existence d'une dette flottante de $6,000,000 à $7,000,000.

Je joins ici ce relevé de compte, et j'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWARD MIALL.

L'honorable J. H. POPE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BILAN CONDENSÉ, 1ER JANVIER 1885.

A l'ouest de Callander—		
Construction	$48,382,084	
Améliorations	1,241,780	
Matériaux	3,687,729	
		$53,311,593
A l'est de Callander—		
Sur la ligne-mère		4,213,758
Equipements de la ligne-mère		9,168,755
Intérêt, etc., sur opérations financières en rapport avec la ligne-mère, expédition du matériel, etc		1,389,474
		$68,083,580

Reçu du gouvernement—			
Subvention........................		$20,240,317	
Prêt—			
Moins—retenu pour garantie de dividende, $7,380,912....		18,626,600	
Terres—Produit des..................		8,702,086	
			$47,569,003
Déboursé sur la ligne-mère à même les ressources de la compagnie..................................			20,514,577
Déboursé pour les raccordements, à même les fonds de la compagnie..................................			5,857,224
Dividendes..................................			5,378,000
Déposé entre les mains du gouvernement pour garantir les dividendes..................................			6,907,377
Total des déboursés et des obligations contractées à même d'autres ressources que celle du gouvernement..................................			$38,657,178
Divisés comme suit :—			
Capital..............................		$29,568,123	
Subventions..............................		232,600	
Emplacements de ville..............		504,675	
Recettes..................	$1,626,063		
MOINS—Balances dues.	169,745		
		1,456,318	
Dette flottante..............................		6,895,462	
			$38,657,178

B. MIALL.

